tmmob şehir planlama mimar ve mühendisleri odası

HABER BÜLTENİ

EYLÜL — EKİM 1980 36

ANKARA METROSU'NUN YAPIMI DURDURULDU

Bakanlıklararası İmar Koordinasyon Kurulu, Ankara Belediyesi tarafından hazırlanan Metro Projesi'ni, «yapılan etüdlerin yeterli olmadığı, Ankara Nazım Planı kararlarına uymadığı ve finansman kaynaklarının gerçekçi ve yeterli olmadığı» gerekçesiyle 25 Eylül 1980 tarihinde reddetmiştir. Öte yandan, Ankara Belediye'sinin metro yapımı için 688 milyon lirası bağlantı, 107 milyon lirası nakit olmak üzere toplam 795 milyon lira harcadığı öğrenilmiştir.

ANKARA RAYLI TOPLUTAŞIM SİSTEMİ (METRO) ÜZERİNE*

Gökhan MENTEŞ
Yüksek Şehir ve Bölge Plancısı

İçinde bulunduğumuz ortamda büyük bir yatırım projesi olarak önerilen ve kamuoyuna kısaca «metro» olarak tanıtılan Ankara Raylı Toplutaşım sistemi (ARTS) konusunda ilericiliği, demokratikleşmeyi ve dışa bağımlılığın azalmasını savunan kişi ve kuruluşların davranışı ne olmalıdır? Geçmişteki tartışmalara göz gezdirilecek olunursa, bu sorunun yanıtını vermek için yalnızca ulaşım uzmanı veya yalnızca siyasi kişi olmanın yeterli olmadığı açıkça görülmektedir. Projenin teknik içeriğinin değerlendirilmesi derinlemesine ve çok - yönlü uzmanlık gerektirdiği gibi, genelde hizmet ettiği ilkeler ile Türkiye mesleki, bürokratik ve siyasal ortamındaki konumunun değerlendirilmesi kişisel çatışmaların ötesinde bir siyasal bilinç gerektirmektedir. ARTS'nin yerel yönetimle merkezi yönetim arasında apaçık bir çatışma konusu olmasına karşın, TMMOB'ye bağlı meslek örgütlerinin görüşlerinin belirlemiş olusu veya bütünlük kazanamayışında bu değerlendirmenin açıklayıcı rolü olduğu kanısındayım. Bu durumun bilincinde olan meslek örgütlerinin «çekingen» davranmalarını doğal karşılıyor ve sağlıklı bir görüş belirlemeden önce konuyla ilgili değişik görüşleri üyelerine açmayı yeğleyen ŞPMMO'nun davranışını (biraz geç bulmakla birlikte) destekliyorum.

BİRAZ TARİHÇE...

Ankara'da «metro» deyimi ilk kez Barlas döneminde (1970) Fransız SOFRETU firmasının girişkenlik gücü sonucu ortaya atıldı. Kavaklıdere Dışkapı ve Beşevler - Dikimevi arasında % 90'ı yeraltında toplam 27 km'lik hattın önerildiği bu projede araç teknolojisi, yapım ve proje üretimi dışa bağımlılık gösteriyordu.

Daha sonra çok düşük faizli dış kredi olanağının bulunabildiği Dalokay döneminde (1975) yerli araç ve yerli yapım önerilerek 20 km'lik bir güzergâh için hazırlanan bir ön - yapılabilirlik etüdü ile ikinci kez gündeme geldi. Maliye Bakanlığında rafa kaldırıldı.

(Devamı 2. Sayfada)

Kamu Servis Araçları

2 - 5 Nisan 1979'da yapılması planlanan *«kontak kapama» direnişine karşı önlemler geliştirilirken*, kent içi ulaşımda kamu hizmet araçlarının belediyelerce işletilmesi düşünülmüş, 21 Nisan 1979'da da Bakanlar Kurulu Ankara'da bu araçları tamamen EGO'ya devretmişti.

Az sayıda aracın bakım ve işletme zorlukları yanında, günde iki sefer yaparak genelde boş duran bu araçların verimli ve ekonomik işletilmeleri sürekli istenen bir konu idi.

Resmi EGO istatistiklerine göre bu araçlardan Mercedes marka olan 18'i günde 2000 er kişi, burunlu küçük 88'i (yeni uygulanan Ekspres Servis) 500 er kişi taşımakta. Önceki uygulamada bu sayılar 150 ve 90 kişi düzeyindeydi.

Temmuz 1980'de Hükümet konu ile ilgili kararnameyi iptal etti. EGO'ya devredilen araçlar halen geri alınmadı ancak pek çok kamu kurumu eski taşımacılık anlayışına hemen döndüler.

Böylece 1978 - 1979 yıllarında Hükümetin yaptığı olumlu işlerin birinden geriye dönülmüş oldu. Bu olay, artık tanımları zorlanan «Toplutaşım» kavramı için de bir geriye dönüştür. Ayrıca, 237 sayılı Taşıt Yasası yeniden işletilmez olmuştur. Bu yasa kamu kurumlarındaki makam araçlarının kullanımını büyük ölçüde kısıtlamakta, ayrıca, ancak düzenli belediye otobüs hizmeti olmayan yerlerde ya da belediyenin, çalışanlarını taşıyamayacağını belirttiği işyerlerinde servis aracı işletilmesini öngörmekteydi.

ANKARA METROSU... TARTIŞILANLAR - TARTIŞILMAYANLAR*

Rıfat TÜRKKAN
Şehir Plancısı

Bilindiği gibi, Ankara Belediyesi'nce hazırlattırılan Ankara Metro Projesi oldukça uzun bir süredir merkezi yönetimin onayını beklemekteydi. Onaylama aşamasının bu denli sürüncemede bırakılması, belediye tarafından çeşitli yollarla kamuoyuna aktarılmış ve güncelliğini koruması için de ısrarla üzerinde durulmuştur. Ankara Belediyesi'nce kamuoyuna aktarıldığı biçimiyle durum şöyle özetlenebilir : Ankara Belediyesi Başkent halkının ulaşım sorununu kökünden çözecek nitelikte bir proje hazırlatmış ve onay için ilgili kurumlara başvurmuştur. Ancak, gerek politik nedenlerden ötürü, gerekse yeterli düzeyde teknik eleman kadrosunun bulunmayışı nedenleriyle proje merkezi yönetimce onaylanmamakta, savsaklanmaktadır.

Ancak, yukarıda da belirttiğimiz gibi bu açıklama, projenin kamuoyuna tanıtıldığı ve üzerinde tartışıldığı biçimidir. Kuşkusuz olayın her iki taraf için de çok önemli siyasal boyutları vardır. Fakat kamuoyu önünde yeterince tartışılmayan, belki de tartışılmasının (fazlaca ayrıntılara ilişkin olması gerekçesiyle) nihai kararları etkileyici olmayacağı varsayılan bir boyutu da vardır. Üstelik projeye teknik düzeyde karşı çıkılmasının temel nedenleri de bu ayrıntılarda (!) yatmaktadır.

Teknik düzeyde projeye ilişkin olarak getirilen eleştirilerin tümünü bu yazı çerçevesinde aktarma olanağı sınırlıdır. Ancak temeldeki eleştirilerin açılabileceği kanısındayız.

Bilindiği gibi, özellikle 1973 petrol krizinden bu yana tüm ülkeler, temelde daha ekonomik olmaları nedeniyle, toplutaşın sistemlerine yönelmişler ve ulaşım yapılarını buna göre yeniden şekillendirme çabasının içine girmiş-

(Devamı 3. Sayfada)

İ.B. İMAR PLANI İHALELERİNİ İPTAL ETTİ

İller Bankası'nca ihaleye çıkartılan 22 adet imar planına ait teklif zarfları 8.7.1980 tarihinde açılmıştır. 8 adet F, 3 adet E, 6 adet D ve 5 adet B grubu işten oluşan ihalede, 5 plan için pazarlık yapılmış ve keşif bedelleri; Alpu % 23.44, Malazgirt % 61.80, Karapürçek % 62.49, Karahisar % 64.38 ve İspir % 65.55 oranında düşürülmüştür.

25.7.1980 tarih ve 1592 sayılı müdürler kurulu kararında söz konusu 5 planın ihalesinin kabul edildiği ve diğer 17 planın haddilayığında görülmediği için ihalelerinin yapılamayacağı belirtilmiştir. Yani, İller Bankası'nca uzun hesaplar sonucunda saptanan keşif bedellerinin kırılmaması ya da çok az kırılması ile yapılan teklifler haddilayığında görülmemiştir.

Bu bir örgütün iç işleyişindeki açık bir çe-

(Devamı 6. Sayfada)

(*) Söz konusu yazılar, Haber Bülteni'nin içeriği önceden oluşturulduğundan 10 Eylül 1980'de elimize geçmiştir. «Ankara Metrosu»nun yapımının durdurulma kararına karşın kamuoyundaki farklı görüşleri yansıtan bu yazıları aynen yayınlıyoruz.

ARTS ÜZERİNE

(1. Sayfadan Devam)

1975 - 1977 yılları arasında metro deyimi TMMOB bünyesinde sempati kazandı ve hatta 16 kentte ulaşımda kesin çözüm için metro yapımı önerildi.

Metronun üçüncü kez yerel yönetim gündemine girişi Dinçer döneminde oldu. 1977'de seçim sloganı olarak değinilen metro ile ilgili olarak 1978'de yoklama türü yolculuk sayımları yapıldı ve proje ihalesi Mart 1979'da gerçekleştirildi. Kesin projeye temel olan kapsamlı ulaşım etüdleri Nisan 1979'da ve projenin kendisi Eylül 1979'da bitirildi. Abant'ta konuyla ilgili tüm uzman ve kuruluşlara tanıtılan proje 1980 içinde halka tanıtıldı.

1977 yılında ŞPMMO ve Mimarlar Odasının katıldığı bir çalışmada zorunlu olmadıkça metro yatırımına gidilmemesi, otobüs kapasitesinin aşıldığı durumlarda önceliğin tramvay ve tren sistemlerine verilmesi istendi. Metro (çoğunlukla yeraltından geçen bir sistem olduğu için) pahalı bir yatırım türü olarak, iki nokta arasında tek yönde saatlik yolcu isteminin 32000 kişiyi aştığı ve trenin çalıştırılamadığı durumlarda başvurulacak bir seçenek olarak gözüküyordu. Yabancı bir kaynağa dayanan soyut nitelikli bu çalışma daha çok konuyla ilgili tartışmaları yönlendirebilmek amacıyla hazırlanmıştı. Nitekim daha sonra yapılan çalışmalarda hızlı tramvayların pratik kapasitesinin 15000'i aşmadığı saptanmıştır.

ARTS projesi meslek odalarının bazılarından destek görürken, bazılarınca eleştirildi. İlk eleştiri projenin ihale ediliş biçimi ile ilgili idi (1979). Yoklama sayımları sonucu hızla ihale edilen proje ile ilgili olarak Belediyece yetki belgeleri verilişinde usulsüzlük olduğu öne sürüldü. Daha sonra, Mimarlar Odası, projeyi teknik açıdan da eleştirdi. Son olarak, 2. Toplu Taşım Kongresinde üzerinde ŞPMMO'nunda ismi yazılı bir bildiri ile geniş kapsamlı bir eleştiri yapıldı (Aralık 1979).

ARTS projesi Nisan 1980'de Bakanlıklararası İmar Koordinasyon Kuruluna sunuldu. Kurulda oluşan olumsuz tavır üzerine finansman isteminden vazgeçilerek, yalnızca Belediyece yapımının uygunluğu veya reddi için onay beklendi. Bu arada yoğun bir kamuoyu oluşturma kampanyası yürütüldü. Kampanyanın başarısından etkilenen Kurul benimsemediği projeyi siyasi nedenle 145 gün bekletti.

Projenin reddedilmesinin yaratacağı sorunların toplumsal muhasebesi bunu gerekli kıldı. Ancak Belediye kesin tavır koyarak 9 Eylül 1980'de temeli attı.

NASIL BİR «METRO»?

1990 yılına kadar üç aşamada yapılması planlanan ARTS, % 10'nu yeraltından geçen, toplam 25 km'lik bir elektrikli tren sistemidir. Halen İstanbul'da çalıştırılmakta olan banliyö treninin gereğinde uzaktan kumandalı, güzergâh korumalı ve kent merkezinde iki yeraltı istasyonlu biçimidir. Saatte tek yönde 37.000 kişi taşıyabilecektir. Güzergâh Ankara topografik çanağının olanak verdiği ölçüde kuzey - güney doğrultusunda ve kent merkezinde Bahçeli Son durak ile Batıkent'e uzanmaktadır. Hattın merkezde yeraltına indiriliş nedeni 2 dakika aralıklarla en fazla 100 km. hızla geçecek 3-4 vagonlu dizilerin diğer trafikten etkilenmemesi ve gürültünün engellenmesidir. Sistemin % 90'nının yerüstünden geçmesi geleneksel (pahalı) metrodan ayrılan en önemli özelliğidir.

ARTS yerli araç (TCDD - Adapazarı) yerli enerji (elektrik) ve yerli yapım temel alınarak ulusal teknik güç ile üretilmiştir. Projede «yerlilik» ögesi, araçların ağırlığına karşın üst sınırına dayandırılmıştır (% 85). Yapımı «açma - kapama» yöntemiyle olacağından ülkemizdeki yapımcılık birikimi ile gerçekleştirilebilecek niteliktedir.

NEDEN ARTS?

Proje hazırlanırken dünya raylı sistemler deneyimi incelenmiş 59 kent ele alınmış, 1 milyonun üzerinde nüfusu olan 37 kentte metro işletme oranının % 85 olduğu ve bunların % 82'sinin şebeke boylarını artırma eğiliminde oldukları saptanmıştır. Metronun yüksek nüfus ve yüksek nüfus artışlı kentlerde, buna karşılık tramvay sistemlerinin özellikle düşük nüfus artış hızlı ve trafiği disipline edebilen kentlerde benimsendiği belirlenmiştir. Tramvay sisteminin yüksek yolculuk istemlerine sahip kentlerde uygulanabilmesi için özellikle kent merkezine hizmet eden seçenek arterlerin bulunması gerekmektedir. Böylece istem daha ufak kapasiteli bir sistemle karşılanırken, yaygınlaştırılabilmektedir. Aksi takdirde, tramvaydan metroya ek olarak yararlanmak söz konusudur. Ankara'nın son yirmi yıllık gelişiminde çok yüksek bir nüfus artış hızı vardır: Yılda 6,8.

Başkent seçilişinden beri kentin nüfusu her on yılda bir katlanmıştır. Eğilim süregiderse 1990 nüfusu 4.8 milyon olacaktır. Kent içi hareket istemindeki artış gözetildiğinde bu, günde 6 milyon yolculuk demektir. Nazım Plan Bürosunun bölgelere göre önerilen işgücü dağılımını (1990) temel alan ulaşım modeli sonucunda önerilen güzergâh üzerinde tramvay eşiğini aşan yolculuk istemleri elde edilmiştir. 2000 yılında önerilenden çok daha uzun bir hat gerekli olacak ve önerilen sistemin kapasitesini genişletmek gerekecektir.

Burada önemli olan nokta şudur: Nazım Plan Bürosu kent nüfusunu batıya çekmek istiyor ama aynı büroca gerçekleştirilen mekandaki dağılım biçimine bakıldığında bugünkü merkez çekiciliğini sürdürüyor. Nitekim son on yılda batıya yönelen gelişme hedeflerinin çok altında kalmıştır. Kent yağ lekesi türü büyümeyi sürdürmektedir. Varolan lekedeki imar hakları üzerinde kısıtlama olmadıkça ve merkeze ulaşım için seçenek karayolu arterlerinin olmadığı bir ortamda yüksek kapasiteli bir raylı sistem gerekli olmaktadır.

Belediyenin öncelikle yolcu yoğunluğu yüksek bölgelere yönelmesi doğal karşılanmalıdır. Belediye yönetimi herşeyden önce varolan seçmenlere hesap vermek durumundadır. Buna karşılık batıya yönelmenin Ankara geleceği açısından gerekli olduğunu savunan plancıların bunun gerçekleşebilmesini istemeleri de olağandır. Kanımca önerilen sistem güzergâhı bu isteğe kapalı değildir. Sistem İstanbul ve Eskişehir yolları boyunca genişletilebilecek biçimde tasarlanmıştır. Örneğin, Batıkent'e ve Bahçeli'ye yönelen hatlar yolcu yoğunluğu gerektirmemesine karşın, Nazım Plana uygunluk sağlama isteğinin ürünüdür. Bu durumda tramvay sistemi otobüs kapasitesinin aşıldığı diğer bazı hatlarda ve metroyu besleyici olarak kullanılmalıdır. ARTS bunu da engellememektedir. Bu konuda belediye bünyesinde çalışmalar yapılmaktadır. Şimdilik ilk aşama güzergâhı otobüsle beslenecektir.

EKONOMİK MI?

Piyasadaki kredi faiz oranları gözetildiğinde, işletme kendi kendini ödeyememektedir. Aslında ödemesi de gerekmemektedir. Bu sistemin maliyetini kullanıcılarına ödetme zorunluluğu yoktur. Nitekim 1979 fiyatları ile yaklaşık 9 milyara malolacak projede, akaryakıta konulacak % 13'lük bir vergi önerilmiştir. Bu yöntemle kaynak üretilirse maliyetin % 69'unu özel oto kullanıcıları, % 3'ünü otobüs kullanıcıları ödeyecektir. Bu sosyal «eşitleyicilik» ilkesine uygun düşmektedir. Belediye merkezi yönetimden bu tür bir sübvansiyon istemi yaparken projenin ülkesel katkısından hareket etmiştir. ARTS'nin devreye girişiyle birlikte elde edilen yıllık ulusal kazanım 12 milyardır. Yani projenin bir yılda sağladığı ulusal katkının, toplam yapım maliyetinin üstünde olduğu saptanmıştır.

KİME HİZMET EDECEK?

ARTS güzergâhı, yürüme uzaklığında oturanlara doğrudan, daha uzakta bulunanlara otobüs (veya tramvay) aktarması sonucu hizmet edecektir. Bu durumda düşük yoğunluklu çevre mahallelerinde oturan kişiler için aktarma yapma zorluğu vardır. Tek bilet sisteminin uygulanması mali yük getirmeyecektir, fakat çevrede bulunanlar için aktarma zahmeti zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Ankara topoğrafyası konut alanlarının içine daha fazla girmeyi engellemektedir. Ancak iyi düzenlenmiş bir besleme sistemi ile zaman kazancı söz konusudur. ARTS'nin ticari hızı (35 km/s) şimdiki kent trafiğinin üç katı kadar olacaktır.

Çevre ve merkez deyimleri sosyal gruplar açısından irdelenecek olursa, Türk kentlerinin geçirdiği «sosyal alan» değişikliklerini gözetmek gerekmektedir. Son yıllarda orta ve yüksek gelirli grupların gecekondu şeridini aşarak «banliyö»de yaşama eğilimi belirmiştir. Merkezler yüksek gelirli gruplar için çekiciliğini yitirmektedir. Öte yandan, önerilen güzergâh özellikle dar ve orta gelirli kesimlerin konut alanı olan kuzey bölgesine ağırlık vermektedir. Bu kapsamda bir diğer konu, yolcuların raylı sisteme çekilmesiyle rahatlayan trafiğin özel otomobil sahiplerinin işine yarayacağı savıdır. Eğer hiçbir yan önlem alınmazsa bu doğrudur. Ancak özel oto girişini engellemek ve kent merkezini yaya bölgesi olarak değerlendirmek her zaman olasıdır. Nitekim Ankara Belediyesi yaya bölgeleri yanında Opera Kavşağı ile Dışkapı arasında yalnızca özel otomobile kapalı bir ulaşım düzenleme projesini yürürlüğe koymak üzeredir.

NASIL DAVRANILMAMALIDIR?

ARTS, büyük otobüs alımları, özel otobüs yolları, ekspres servisler, terminal ve hareket noktası düzenlemeleri gibi yetersiz bulunsa bile özellikle dar ve orta gelirli kitlelere yönelik öncü atılımları gerçekleştiren Ankara Belediyesi'nin herşeyden önce uzun erimli bir proje başarısıdır. Kısa hizmet dönemlerinde, uzun erimli projelere girmeye cesaret edemeyen yerel yönetimlere örnek oluşturması gereken bir disiplinle bitirilmiştir. Araştırma - Planlama - Uygulama bütünlüğü sağlanmış, araştırmalar içinde kaybolan geleneksel planlama anlayışına seçenek oluşturulmuştur. 4 yıllık süre içinde iş yapmak zorunda olan belediyenin, merkezi yönetimin keyfinin gelmesini beklemek zorunda olmadığı Ankara kentlisine umulandan çok daha başarılı biçimde yansıtılmıştır. Uygulama merkezi yönetimce engellense bile yapılan tanıtım çalışmalarının yararları büyük olmuştur.

Dışa bağımlılığı pekiştirecek, ağırlıkla varlıklı kesimlere hizmet edecek, arsa spekülasyonu etkisi ile ortaya çıkan İkinci Boğaz Köprüsü gibi projelerin kaygısızca tezgâhlandığı bir siyasal ortamda, ilgiyi ARTS'ne çekerek, yıkıcı

(Devamı 6. Sayfada)

Ankara Metrosu...

(1. Sayfadan Devam)

lerdir. Ancak bu çabanın hemen başında bir temel seçme ile karşı karşıya gelinmektedir : «Toplutaşın ağırlıklı bir ulaşım yapısına, yüksek ekonomik maliyetler getiren girişimlerle mi, yoksa görece az yatırım gerektiren önlemlerle mi geçmek». Genel ekonomik kriz, özellikle kaynak sıkıntısının en yüksek düzeyde yaşandığı Türkiye gibi ülkelerde, ikinci seçmeyi bir zorunluk haline getirmektedir. Aynı seçme, yapımı kısa sürede tamamlanabilecek bir özellikle hızlı kentleşmenin dinamizmine ayak uydurabilecek, gerekli esnekliği sağlayabilecek önlemlerin seçimini de beraberinde getirmektedir.

Diğer yandan metro, tek ve başlı başına bir toplutaşın sistemi değildir. Bir kentin ulaşım istemleri otobüs, hatta minibüsden başlayarak banliyö trenine kadar uzanan bir yelpaze içindeki diğer türler ile kombine bir biçimde karşılanmak zorundadır. Buna neden, her türün teknik özellikleri ve taşıma kapasitelerindeki farklılıktır. Metro, ancak, bir saatte bir yönde 25 - 30.000 yolculuktan fazlası söz konusu olduğunda ekonomik ve kaçınılmaz bir sistem olarak gündeme getirilmektedir. Kaldı ki, bu denli yüksek istem düzeylerinde bile, olanakların elverdiği ölçüde, söz konusu istem bir kaç paralel (seçenek) güzergâha yayılarak yüksek maliyetler getiren metrodan kaçınılması düşünülebilir.

Yukarıda değinilen toplutaşın politikasının tek aracı, toplutaşın sistemlerinin desteklenmesi ve geliştirilmesi değildir. Farklı ülkelerde uygulanan örnekler göstermektedir ki, bireysel ulaşım sınırlandırılmadıkça, toplutaşın sistemlerinin başarıya ulaşması olanaksızdır. Dolayısıyla bir yandan toplutaşın geliştirilirken, diğer yandan bireysel ulaşımı kısıtlamak gerekmektedir. Ankara Metro Projesi'nin en önemli eksikliklerinden birisi, söz konusu bütünleyici önlemlerin proje ile birlikte ele alınmamış olmasında yatmaktadır. Metro gibi önemli bir kamu yatırımı, projenin fizibilite etüdünde yapıldığı gibi, klasik mali çözümlemeler ile ve tek yanlı olarak değerlendirilemezler. Yukarıda değinilen türlerin de söz konusu çözümlemelere katılmasının yanısıra, yatırımın doğuracağı toplumsal maliyetlerin de gözönünde bulundurulması kaçınılmazdır.

Toplumsal maliyetler, yansımalarını en belirgin biçimiyle kentin mekansal yapısında göstermektedir. Ankara kentinin mekansal yapısını belirlemek üzere yapılan Nazım Plan çalışmaları uzun bir süredir yürütülmektedir. Metro gibi kalıcı bir yatırımın kentin mekansal yapısını etkilemesi kaçınılmazdır. Bu nedenle metro projesinin Nazım Plan kararları ile uyum içinde olması ve bu kararları destekler nitelikte bulunması gerekmektedir. Oysa projenin dayandırıldığı varsayımlar ve kararlar ile nazım plan kararları arasında önemli çelişkiler gözlenmektedir. Örneğin; Ankara Nazım Planı'na göre 1990 kent nüfusu 3.6 milyon kişi olarak belirlenmiş iken, metro projesinde bu nüfus 4.8 milyon olarak kabul edilmiştir. Nazım Plan öngörüsü fazla iyimser bulunabilir. Ancak nüfus öngörüleri arasındaki bu farklılıktan daha da önemlisi, nüfus ve işgücünün kentsel mekanda dağılımıdır. Nazım Plan, herkesce bilinen (hava kirlenmesi, kentsel hizmet standartlarının yetersizliği, vb.) nedenlerden ötürü mevcut kent lekesindeki gelişmeleri önemli ölçüde sınırlandırmayı ve kenti içinde bulunduğu çanaktan Batıya doğru çekmeyi amaçlamaktadır. Bu amaca yönelik olarak nüfusun yaklaşık % 40'ının batıdaki gelişme alanlarında yerleşmesi öngörülmektedir. Yine aynı amacı destekler nitelikte, batıdaki gelişme alanlarının hemen tümü kamu elinde toplanmış, aralarında Ankara Belediyesi'nin de bulunduğu çeşitli kamu kurumları konut alanları uygulamalarına geçmiş ve ayrıca bu alanda 2000 ha. dolayında iş alanları planlanmıştır. Metro projesinde ise, öngörülen 4.8 milyonluk nüfusun 4.3 milyonu (% 90'ı) mevcut kent lekesine yerleştirilmiş, batı gelişme alanlarına yalnızca 500 bin kişilik bir nüfus yerleştirildiği varsayılmıştır. Kuşkusuz böyle bir karar, önerilen metro güzergahındaki yolculuk sayılarını artırıcı ve metroyu uygulanabilir (feasible) kılıcı niteliktedir. Kaldı ki, söz konusu nüfus artışı dolayısıyla mevcut kent üzerinde oluşacak baskıların ve yaratılacak sorunların maliyeti de gözden kaçırılmamalıdır. Mevcut kent lekesine (nazım plan kararları ile öngörülen) 2.4 milyondan daha fazla nüfusun yerleştirilmesi, bu nüfusla beraber gelen her çocuğun eğitim ve sağlık hizmetlerinden, oyun alanlarından yoksun kalması, nefes alınacak bir yeşil alanın kalmaması ve su, elektrik, kanalizasyon gibi kentsel hizmetlerin sağlanamaması anlamını taşımaktadır. Söz konusu hizmetlerin bugün için ne denli yetersiz olduğu bilinirken, bu durumu dahi korumayı engelleyici ve mevcut yerleşik alanlarda nüfus yoğunluklarını artırıcı girişimlere en başta Ankara Belediyesi'nin karşı çıkması beklenmelidir.

Toplutaşın ağırlıklı ulaşım yapısına az yatırımlı önlemler ile ulaşmak hedef olarak belirlendiğinde, bir başka ilke daha ortaya çıkmaktadır : Mevcut ulaşım altyapı ve araçlarından maksimum düzeyde yararlanmak. Bu açıdan değerlendirildiğinde, kenti batı koridoru üzerinde geliştirmeyi amaçlayan nazım plan, bu amaca yönelik en önemli uygulama araçlarından birisi olarak bu yönde uzanan karayolu ve demiryolu bağlantılarını gösmektedir. Bugün kapasite - altı kullanılan banliyö işletmesinin çeşitli önlemler ile kapasite kullanım oranının yükseltilme olanağı vardır. Banliyö hattının geliştirilmesi ve gelişme alanlarına ulaşması konusunda TCDD ile Nazım Plan Bürosu'nun ortak çalışmalar yaptıkları ve hatta güzergâh etüdlerinin ön çalışmalarını tamamladıkları bilinmektedir. Söz konusu banliyö hattının ulaşamadığı alanlar ise besleyici sistemler ile demiryoluna aktarılacaktır. Ancak metro projesi, son biçimi ile Batı koridorunda banliyö ile yarışan ve demiryolunun atıl kapasitesini korumaya zorlayan bir nitelik kazanmaktadır.

Yukarıda özetle değinilen konular, projeye getirilen eleştirilerin temel noktalarını oluşturmakla birlikte; gerek planlama yöntemi gerekse ulaşım planlaması sürecinde kullanılan teknikler, kullanım biçimi açısından çeşitli eleştirilere uğramaktadır. Ancak bu kısa değerlendirmenin, projeye «karşı» görüşlerin teknik düzeyde haklı gerekçelere dayanmış olduğu konusunda en azından soru işareti yaratmış olmasını umarız.

Kuşkusuz bu eleştiriler gündemdeki sorunu, «ulaşım sorunu»nu, çözmek için yeterli değildir. Ankara Metrosu reddedildiğinde yerine önerilecek sistemin de belirlenmesi gerekmektedir. Bu konuda uzmanlar arasında henüz bir fikir birliği sağlanmış ve kristalize önerilerin çıkmış olduğu söylenemez. Bunun en önemli nedeni, Nazım Plan ulaşım etüdlerinin henüz tamamlanmamış olmasıdır. Söz konusu etüdler tamamlanmadan kent içinde yaratılan yolculuk istemlerini ve dağılımını, dolayısıyla tür seçimini gerçekleştirmek olanaksızdır. Kentsel ulaşım etüdlerinin eksikliğine karşın, Ankara Belediyesi'nce 1979 yılında anket ve sayım çalışmaları, metro projesine temel oluşturacak biçimde yapılmıştır. Ancak sonuçları itibariyle genel bir ulaşım etüdünden çok bir koridor etüdü niteliğini taşımaktadır. Dolayısıyla, ancak belediye ve Nazım Plan bürosunun işbirliği ile, büroca yapılmakta olan çalışmanın sonuçlarını test etmek yolu ile kullanılabilir biçime dönüştürmek olasıdır. Bu çalışmalar sonucunda güzergâh ve tür seçimi, tüm kenti içine alacak biçimde ve planlama kararları ile uyumu da gözönünde bulundurularak gerçekleştirilebilecektir.

Bu noktada merkezi yönetime önemli sorumluluklar düşmektedir. Önümüzdeki 20 yıl içinde, nüfusları hızla artmakta olan 10 - 15 büyük kentimizde raylı sistemlere geçilmesi gerekebilecektir. Bu durumda merkezi yönetim, belirlenecek genel bir «kentsel ulaşım politikası» çerçevesinde, hafif raylı sistem teknolojisini ülkemizde kurmak zorundadır. Bu yapılmadığı takdirde, belediyelerin sorunlarını tek tek çözme çabaları sonuçta önemli kaynak israfına, verimsizliklere ve hatta üretim alanında tekelleşmelere neden olabilecektir.

Konuya teknik açıdan yaklaşıldığında ortaya çıkan bu tablo, merkezi yönetimin onaylamayı geciktirme eylemini «haklı» gibi göstermektedir. Ancak olayın siyasal yönünü de, her iki taraf için de dikkatle incelemekte yarar vardır. Dörder yıllık süreler için yönetime gelen belediye kadroları ya uzun süreli yatırımlardan kaçınmakta, ya da yeni yönetimlerce başlatılmış yatırımlara kendi imzalarını atabilmek için değiştirmekte veya başka alanlara kaydırmaktadır. Dolayısıyla önemli kamu yatırımları bu süreç içinde seçim yatırımları niteliğinden öteye gidememektedir. Ankara Metro Projesi'nin de aynı ağırlıkta bir siyasal boyutunun olduğu açıktır. Ayrıca bu tür yatırımların, belediye yönetimini siyasal yaşantılarında bir basamak olarak gören politikacılar için yararlı bir araç olduğu da yadsınamaz. Diğer yandan, ülkemizde yaşanan pratik göstermektedir ki; merkezi yönetimler gerek denetleme, gerekse finansman açısından kendisine bağımlı olan yerel yönetimlere, ancak kendi siyasi görüşleri doğrultusunda ise, yardımcı olmayı üstlenmekte, aksi halde her türlü desteği kesebilmekte, yerel yönetimlere çeşitli engeller çıkarabilmektedir. Ankara Metrosu konusundaki gelişmeler de bu kanıyı destekler niteliktedir. Üstelik teknik açıdan getirilen eleştirileri değerlendirmek gibi bir avantaja (gerekçeye) sahip bulunmaktadır. Sonuçta her iki taraf da uzlaşmaz bir tavır içine girmiş gibi gözükmekte, bir taraf temel atmak için gerekli kamuoyunu oluşturup bir takım zorlamalara giderken, diğer taraf mühürleme işlemlerini sürdürmektedir.

Siyasal süreçte konunun çözümü, kuşkusuz, toplumun kendi sorunlarını nesnel açıdan değerlendirerek, bu sorunlarını çözmek ve haklarını savunmak için örgütlü demokratik mücadeleye katılmasında yatmaktadır. Bu konuda demokratik kitle örgütlerine, topluma gerekli bilinci sağlamak açısından, her zamanki gibi önemli görevler düşmektedir.

ŞPMMO ÜYE ÖDENTİLERİNİ ZAMANINDA ÖDEYELİM...

İmar Planları, İmar Planı İhaleleri ve İmar Plancıları

10 yıla yakın bir süredir imar planlarına yoğun eleştiriler yöneltiliyor. Buna karşılık bugün gelinen nokta, eleştirilere başlanılan noktanın hemen hemen aynısı. Çünkü bugüne kadar imar planlamasına almaşık olarak getirilen öneriler, gerçekte ya bir ucundan imar planı yapım sürecinde bazı değişiklik önerilerine dayanmakta, ya da varolan kurumsal yapıdaki aksaklıkları giderici yönde iyileştirici önerileri kapsamaktadır.

Geçmişten bu yana kent planlama denildiğinde hep imar planlamayı anlama eğiliminde olunmasına karşın, kent planlama süreci ile imar planlama süreci özdeşleştirilebilir mi? Günümüzde yerel yönetimlerin örneklerine artık sıkça rastladığımız girişimleri, kent planlama kapsamında olmasına karşın, hiçbir zaman imar planlamasının tanıdığı sınırlar içinde bir yere oturtulamamaktadır. Kent planlamasının, imar planlamasıyla özdeşleştirilemeyeceği, imar planlamasının yalnızca fiziksel plan anlamında iyimser bir görüşle kent planlamasının bir parçası olduğu görüşü gerçekliğini kanıtlamıştır.

Hep söylediğimiz bir söz vardır; «kent planlaması kamu yararına olmalıdır». Kamu yararı nedir? Kamu yararı, temelde sisteme egemen olan güçlerle sistemdeki diğer güçler arasındaki ilişkiler, karşılıklı etkileşimler aracılığıyla belirlenir. Şu anlamda ki, eğer egemen ideoloji bir toplumsal formasyonun tümünde etkin biçimde egemen olabiliyorsa, bu, onun ideolojik alt-kümelere özgü ideolojileri de özümlemiş olmasından ileri gelir (Poulantzas, 1980). Kamu yararı da, konjonktürel değişmelere koşut olarak, nedensel dokudaki nesnel gerçekliklerin belirlediği bir kavramdır, değişime açıktır. Kamu yararı kavramının, imar planlamasının tekdüze, durağan yapısı içindeki yorumlanma biçimlerinin neler olduğunu hepimiz az çok biliriz.

Kent planlama halkın katılımına açık olmalıdır. İmar planlama sürecindeki belediye meclislerinin varlığı, imar planına yapılabilen itirazlar, plan değişiklik istemleri halkın planlama sürecine katılımı olarak değerlendirilebilir mi? Katılım, sınıflı toplumlarda belirli sınırlar içinde, yani bir anlamda aynen kamu yararında olduğu gibi egemen ideolojinin belirlemeleriyle gerçekleşir (Öztürk, 1980).

Kent planlama, kent gibi devingen bir yapıda değişime açık olmalıdır. Toplumun hızlı değişimine ayak uydurabilen bir kent planlama eylemi, esnek bir yapılanma içinde süreklilik taşımak durumundadır (Aktüre, 1979). İmar planlarının yalnızca plan değişiklik istemleri ile ne duruma geldiği ve 20 yıllık bir perspektif çerçevesinde yapıldığı düşünülürse, imar planlamasının daha başından değişmeyi kabul etmediği ortaya çıkar. Spekülasyonun imar planlamasında kullanılan tekniklerin özüne bile işlemesi (adaların biçimlenişleri gibi), imar planlarının toprak üzerindeki bireysel çıkarları tescil etmekte oldukları, v.b. konular bu yazı kapsamında tartışılamayacak kadar geniş. Görüldüğü gibi imar planlaması anlayışına karşı çıkmak için haklı gerekçeler oldukça fazladır.

İMAR PLANCILARI

Kent planlama gibi birçok disiplinleri içeren bir bilim dalının ürünü olarak somutlandırılan imar planları, bir anlamda imar plancısının «ahkam kesişleri» sonucunda oluşmaktadır. Doğrusu imar plancısından, imar planlamasının varolan kurumsal yapı ve anlayışı içinde daha fazlasını beklemek safdillik olur. Çünkü kent planlamasının içeriğini değiştirip onu tekdüzeliğe indirgeyen, kentsel mekanda sistemin beklentilerini imar planlarıyla somutlandıran anlayışın arzuladığı ürün, zaten bu tür bir üründen pek farklı birşey olamazdı.

İmar plancılarının sınıfsal kökenlerine baktığımızda, çoğunluk küçük burjuva kökenli olduklarını gözleyebiliriz (Kalkay, 1978). Seçilmiş küçük burjuvalar, bürokrasi kademelerinde ya da benzer bir işte *(imar plancılığı gibi)*, özcesi görünüşte hem yükselen ve buna karşılık hem de daha az alçalma olasılığının olduğu bir işte (statükocu davranış biçimi) çalışmak üzere eğitimden geçtikten sonra, genel olarak geçici niteliklerine bağımlı olmadan sistem içinde saygın bir konumda olmak isterler. Ancak yine konumları gereği, artık-değer üretimi koşullarının, genişletilmiş yeniden üretim koşullarının yaratılmasından öteye pek fazla işlev yüklenemezler. İmar plancısı öncelikle, içinde bulunduğu yaşam tarzının, herşeye karşın en azından devam etmesini ister. Çünkü o, aynı zamanda dürüstlüğün sembolüdür (Gorki, 1979). İmar plancısı sistemin işleyişine karşıdır, ama ondan kolay kolay da vazgeçemez. Böylece imar planı, bir anlamda onun için, sistemin kendisine tanıdığı sınırlar içinde (zaman zaman dışına taşmaya da çalışarak), özlemlerini fizik mekanda dile getirdiği bir belge niteliğini de taşır.

İmar plancısı, ürünü üzerinde hak sahibi *olduğunu savunamaz, savunacak gücü kendinde bulamaz*. Yaptığı planın gelecekte ne türden sosyal dönüşümlere neden olabileceğini pek düşünmez. Bunları yaparken, planının *niteliksel değerinin ne olduğunu*, ne düzeyde gerçekleri yansıttığını, gelecek hakkındaki önerilerinin *kendi içinde ne kadar tutarlılık taşıdığını*, v.b.'nı, ama olumsuz yönde iyi bilmektedir. Belki de bunları düşünme alışkanlığını bile giderek yitirmiştir. Artık onun için imar planları, boyalı güzel paftalar olmaktan öteye geçmemeye başlamıştır. Önemli olan, elindeki işi bir an önce bitirip emeğinin karşılığını (!) almaktır. Kimi zamanlar bir tedirginlik duyar imar plancısı, birikimleri hep daha başka davranış biçimlerini seçmesi gerektiğini anımsatır, ama çaresiz olduğu savunusundadır, bu ise, teori ile pratik arasındaki büyük uçurumdur. Bu sonuçlar imar plancısının toplumsal formasyonda yükümlendiği işlevleri, yanılsamalarını, az gelişmiş ülke aydını (Alkan, 1977) olmasını, v.b. gibi tüm değişkenleri içermektedir.

İMAR PLANCISI VE İHALE YÖNTEMİ

Kapitalist ekonomik sistemlerde yarışmacı koşulların yaratılma yöntemlerinden birisi de ihalelerdir. Kısaca ihale yöntemi, yapılması düşünülen işin bedeli üzerindeki, nitelikleri belli kimselerden isteyenlerin tümünün katılabileceği bir eksiltme işlemidir. İhaleye katılan kişiler, piyasada işgüçlerini serbestçe satabilen (!) kişiler olduğuna göre, söz konusu işi, kendilerinin saptadığı doyum düzeylerine bağımlı olarak belli ücretler karşılığında yapabileceklerini belirtirler. Kişiler arasındaki doyum düzeylerindeki farklılıklar nedeniyle en az doyumla yetinen kişi, yani söz konusu işi diğerlerinden daha düşük bir ücret karşılığında yapabileceğini belirten kişi ihaleyi kazanacaktır. Varolan sistemde, zaten içi boş bir deyim olan kişinin doyum düzeyinin ya da fayda maksimizasyonun (Baran, 1974) ne olabileceğini saptayacak nesnel ölçütlerin bulunamayacağı bir yana, kişinin temel gereksinmelerini, kendini yeniden üretebilmesine yetecek gereksinmelerini (para cinsinden değil, mal ve hizmetler cinsinden) belirleyecek ölçütlerin saptanmasından da söz edilemez. O halde verili sistemi kabullenmiş bir kimse için yapılacak şey; sisteme olabildiğince kendini uyarlamak, örneğimizde ise ihale yönteminin gerektirdiği oyunu kurallarına göre oynamaktır.

Ama, şu da bir gerçek ki, sistem bir yandan kendi yeniden üretim koşullarını yaratırken, bir yandan da, istemeyerek de olsa kendisine zıt almaşıkların koşullarını üretir. Dolayısıyla yalnızca bu bağlamda düşünülse bile, yürürlükteki işleyişin zıt almaşıklarını üretecek insanlar her zaman var olacaktır. Onların, sistem içinde sisteme karşın mücadele verdiklerinin bilincinde olan kişiler olarak, sisteme almaşık önerilerini, tutarlı politikalar, stratejiler setinde değerlendirip gündeme getirmeleri gerekecektir. Onlar; ihale yöntemine, öncelikle özü açısından ilke olarak karşıdırlar. Bunun ötesinde ihale yöntemine ilke olarak karşı çıkmayanların da, yadsıyamacakları bazı gerçekler, ihale yönetiminin sakıncalarını görmek açısından yeterlidir. Bunlar arasında, yarışmacı koşulların egemen kılınması; giderek tekelci bir yapı için zemin hazırlanması; güncel yaşam koşullarının nasıl ele alındığı bile belli olmadan saptanan keşif bedellerinin ihale sonunda inanılamayacak düzeylere düşmesi; bu durumun yapılan planın niteliği üzerindeki olumsuz etkileri; v.b. gibi haklı gerekçeler sayılabilir.

İMAR PLANCISININ ÇELİŞKİSİ

İmar plancısı ihaleye girerken bir çelişki içindedir. Bir yandan imar planlamasına, giderek ihale yöntemine karşı iken, diğer yandan —bir an imar plancısının ekonomik yeterliliğe kavuştuğunu düşünsek bile— imar planı ihalesine girmek onun için bir özlemdir. İhaleye girmek zorunludur denemez, çünkü birinci olarak şu anda ekonomik açıdan zorunlu olsa bile, tutarlı politikalar çerçevesinde verilecek bir mücadele ile bu durum ortadan kaldırılabilir. İkinci olarak, kamu kuruluşlarında işçi statüsünde çalışan şehir plancılarının imar planı ihalelerine girmekte hiçbir sakınca görmemeleri zorunluluğu aşan bir göstergedir. Yanısıra kamu kuruluşlarında işçi statüsünde çalışan şehir plancılarının imar planı ihalelerine girmeleri örneği, imar plancıları için, serbest piyasada kendilerine tanınan böyle bir olanaktan her zaman yararlanmak isteyeceklerini göstermek açısından ilginç bir örnektir.

İmar plancısı için çelişkinin çözümlendiği düzlemdeki düşünce biçimi ise şudur: «Bir ihale yöntemi vardır, bunun olumsuzluklarını bilmemize karşın, onu reddetmek bizim gücümüzün dışında olduğuna göre benimsemekten başka seçenek yoktur. Yapılacak iş, imar planı ihalelerinden elde edilecek gelirin bir yandan azaltılmasını önlemeye çalışırken (ihale keşif bedellerinin kırılmasını önlemek), diğer yandan da bu gelirin ihaleye katılan imar plancıları arasında hakça (!) dağıtılmasına çalışmaktır.» Bir yandan kent planlaması, v.b. adına ne kadar savsöz varsa sıralanacak, arkasından savunulan tüm değerleri yıkan bir işleyiş benimsenip, bu işleyiş içinde adalet dağıtılmaya çalışılacak.

HEP AYNI ÇÖZÜM

Geçmişte, ihale edilen imar planları sayısı ile bunları yapacak imar plancılarının sayıları

arasındaki oran, serbest piyasada yarışmacı koşulların tam olarak işleyebileceği bir ortam yaratmamaktadır. İmar plancıları, yapmakta oldukları imar planı sayısına, işsizlik durumlarına, v.b.'na göre geliştirilmiş ölçütlere dayanarak ihale edilen imar planlarını aralarında paylaşmaktadırlar. Paylaşma sonunda hakça bir dağıtım yapıldığı varsayılarak, bu «centilmenlik anlaşması»nın devamı sağlanmaya çalışılmaktadır. İhalelerde karşılaşılan sorunlar (kırma gibi) henüz rahatsız edici boyutlara ulaşmamıştır. Ama zaman geçtikçe doğal olarak sorunlar belirginleşmeye başlar. İhale edilen imar planı sayısı artmamasına karşın, serbest çalışan şehir plancılarının (= imar plancılarının) sayısı günden güne artmaktadır. İhale edilen imar planı ile imar plancılarının sayısı arasındaki oransızlık, centilmenlik anlaşmasını geçersiz kılmaya ve doyumsuzlukların başlamasına neden olur.

Sistemce arzulanan koşulların artık gerçekleşmekte olduğunu görmek istemeyenler, yanılsamayla, ya suçu (!) başka yerde arayıp «ihale edilen imar planları sayısının artırılmasını savunalım» diyebilmekte, ya da ihale edilen imar planlarının imar plancıları arasında daha adaletli dağılımını sağlayacak ölçütleri saptayabilmek için çabalayıp durmaktadırlar. İkincisinde daha da fazla olmak üzere genel olarak görüşlerin odaklandığı yaklaşım biçimi budur.

Oysa olgunun bu yaklaşım biçimiyle çözümsüz olduğu çok açıktır. Bu türden çabalar kurumsal sisteme açık bir karşı çıkışın gerektiği bir ortamda, çelişkilerin gözden ırak tutulmasından başka birşeye yaramaz. Bu yaklaşım, sistemin işleyişi açısından çözümsüzdür, olgunun özüne yönelik öneriler geliştiremediğinden çözümsüzdür, imar planlama anlayışı nedeniyle çözümsüzdür. Çözümsüzlük, aşağıdaki basit ama ilginç olan iki örnekte açıkça gözlenebilmektedir.

Her yıl yalnızca ODTÜ - ŞBPB'nden mezun olup imar plancılığına başlayan şehir plancılarının oranı ile yine her yıl ihale edilen ortalama imar planı sayısı (F grubu) karşılaştırıldığında; centilmenlik anlaşması gereğince işsiz olanlara (yeni mezunlara) iş verme gibi bir yöntem benimsenirse, halen imar plancılığı yapmakta olanların, yeni bir imar planı ihalesi kazanmalarına çok az olanak kalmaktadır. Yani her yıl ihale edilen imar planı sayısıyla, mezun olup imar plancılığına başlayan şehir plancılarının sayısı aşağı yukarı aynıdır. Herhalde bu durumda yapılması gereken, centilmenlik anlaşmasının içeriğini biraz daha yarışmacı koşullara uydurup daha hakça bir dağılımın sağlanabilmesi için yeni ölçütlerin araştırılması oluyor. Bugün olmasa bile gelecekte, çözümsüzlük diğer ihale gruplarında da aynı biçimde (en azından grup atlayan imar plancıları nedeniyle) söz konusu olacaktır.

Centilmenlik anlaşması karşısında merkezi yönetimin tavrı ise şudur: Yakın zamanlarda yapılan bir imar planı ihalesinde, imar planı yapılacak yerleşmeler için saptanan keşif bedelleri, keşif bedellerinin yüksek olduğu ihalelerde centilmenlik anlaşması korunamadığı için % 65 düzeyinde düşürülmüş, buna karşılık keşif bedelleri düşük olan ihaleler centilmenlik anlaşmasının korunmasıyla % 1'den de az olmak üzere (formalite gereği) düşürülmüştür. Merkezi yönetim ise bu durum karşısında beklenebilecek en doğal tavırlarından birini koymuştur. Merkezi yönetim keşif bedelleri yeterince düşürülmeyen ihalelerini iptal etmiş ve

(Devamı 7. Sayfada)

Bugünkü İmar Planı İhale Sistemimin Şehir Plancılarına "Getirdikleri" Üzerine Düşünceler

Kamu kuruluşlarının istihdam politikasında bugüne kadar hepimizin izlediği yetersiz uygulamalar, kanımızca imar planlarının serbest piyasaya terkini pekiştiren en önemli etkendir. Bugüne kadar pek çok meslekdaşımız ve ŞPMMO, imar planı gibi doğrudan yığınları, çevreyi sosyal ve ekonomik yaşamı belli bir düzeye kadar içeren, dolayısı ile bir anlamda kamuya mal olmuş bir konunun, serbest piyasa koşulları mekanizması ile yapımcısını bulmasına karşı çıkmıştır. Ancak, «yerinde planlama» ve «kamu eli ile planlama» ilkeleri, kamu kuruluşlarının bu ilkeleri hayata geçirebilecek kadroların istihdam edildiği bir kurumsal yapı oluşturmaması nedeniyle, daha uzunca bir süre gerçekleştirilmesi oldukça zor özlemler olarak kalmaya devam edeceğe benziyor. Şehir plancılarına kamu kesiminde kadro açarak istihdam etmek ve yeni planlama örgütlerinin oluşturulmasına yönelmek yerine, şu anda şehircilik hizmetlerinin en yaygını olan imar planlarını serbest piyasada ihale sistemiyle pekiştirilen bir «plancılar» kadrosuna yaptırmakla, kamu kuşkusuz kendi açısından pek çok yararlar ummaktadır. Böylesi bir yaklaşımın en güçlü güdülerinden biri, planları ucuza mal etmek istemesidir. Pazar ekonomisi koşullarında «işveren» açısından bakıldığında «en az maliyetle, en fazla fayda sağlanması» ilkesi gerçekleştiğinden, bu durumun yadırganacak bir yönü olmadığını öne sürecekler olacaktır. Burada vurgulanması gereken nokta, imar planı sürecinin en ucuza yaptırılmasından öte kaygıları içermesi gerektiğidir. Kanımızca bu kaygıların başında uygulanabilirliği yüksek planların üretilmesi ve uygulanabilirliğin olasılığını arttırıcı kurumsal yapıların temellendirilmesi gelmektedir.

Konuya bir başka açıdan bakıldığında, şehir plancılarının yukarıda sözünü ettiğimiz oluşum içerisinde bir kargaşa ortamına sürüklenmekte olduklarını gözlemleyebiliriz. Gerek kamu kesiminde, gerekse de serbest piyasada mesleklerini uygulamaya çalışan şehir plancıları, üretim sisteminin devingensizliği ve ürün somutlandırmanın olanaksızlıkları nedeniyle önce işlerine, daha sonra ise giderek mesleklerine karşı bir yabancılaşma sürecine girmektedirler.

Öte yandan bugünkü sistem içerisinde şehir plancılığı kanalı ile sunulan emeğin fiyat buluş mekanizması, hepimizi düzensiz bir üretim biçimi ve ilişkileri sürecine itmektedir. En genelde kamuda ve serbest piyasada çalışanlar diye ikiye ayırabileceğimiz meslektaşlarımız giderek kamuda Personel Yasası'na bağlı olarak çalışanlar, —sözleşmeli olarak çalışanlar ve serbest piyasada işveren olarak çalışanlar— ücretli olarak çalışanlar diye ayrışmakta, bu sınıflandırma ise kamuda çalışanların sözleşmelerindeki maddelerden tutunda, serbest piyasada küçük üretim biçiminin sonurgusu olan hemen tüm görünümlere varana değin alt özellik gruplarına bölünebilmektedir. İçine itildiğimiz kargaşanın bir temel özelliği de budur. Böylesi bir ortamda kamu adına plan üretmekle yükümlü şehir plancılarının tutumu ne olacaktır?

Öncelikle görüşlerimizin başında değindiğimiz planlama mekanizmasını işletebilmek ve böylece mesleğimizi en sağlıklı bir biçimde uygulamaya dönüştürmek amacı ile varlığımızı ve ilkelerimizi karar vericilere kabul ettirebilmek yolunda girişimlerde bulunmamız kaçınılmaz olmaktadır.

İkinci olarak oluşan kargaşa ortamında meslektaşlarımızın haklarını koruma gereği teker teker hepimize düşen bir görev olmaktadır. Bu doğrultuda izlenebilecek birinci yol emek sunuş biçimimizden geçmektedir. Emeğimizi, mevcut ekonomik konumumuz dışındaki bir ikinci yoldan iş gücü pazarına sokmaktan kaçınmamız, başka bir deyişle sistemin oluşturduğu talebe, çift arz sunmaya özen göstererek, bireysel doyum arayışlarından kaçınarak, meslekdaşlarımızı işsizlik batağına birde bizim itmememiz gerekmektedir.

Üçüncü olarak önerebileceğimiz bir çözüm ise özellikle serbest piyasada çalışan şehir plancılarını bağlamaktadır. Her yıl serbest şehir plancılarının sayısının artmasına karşın, İller Bankası ihalelerinde imar planı işlerinin sayısı, oluşan iş gücü pazarının istemlerini karşılayamamaktadır. Bunun bir sonucu olarak da meslektaşlarımızın oluşturduğu iş dağıtım sisteminden kopanlar olmakta ve bunlar ihaleleri akıl almaz ölçülerde kırarak, sırf kendilerinin iş alabilmeleri pahasına, zaten emeği düşük bir fiyat bulan meslektaşlarımızı büyük riskler ve düşük ücretler uçurumuna biraz daha itmektedirler. Böylesi bireysel kurtuluş çabaları uzun dönemde hepimizin emek pazarında eriyip gitmesine neden olacak, bugün gemisini kurtaran kaptanlar ise yanaşabilecekleri bir liman dahi bulamayacaklardır. Bu nedenle hepimizin iş dağıtım esaslarının olgunlaştırılmasına ciddi katkılarda bulunması gerekmektedir.

Mesleki uygulama alanlarımızdaki farklar bireysel arayışlara daha fazla dönüşmeden, hepimizin kargaşalığın olumsuzluklarında günden güne kaybolup gitmesini beklemeden, tüm şehir plancılarının yerinde planlama ve kamu eli ile planlama anlayışlarının temelleneceği birlikteliğin sağlandığı mesleki uygulama kurumlarının ön adımlarını atması zamanı gelmiş ve geçmektedir.